Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3196

24. 09. 79

Fragen

für den Monat August 1979 mit den dazu erteilten Antworten

Teil VI*)

Seite

*) *Teil I Drucksache 8/3148, Teil II Drucksache 8/3156, Teil III Drucksache 8/3175, Teil IV Drucksache 8/3180, Teil V Drucksache 8/3187*

Buchdruckerei P. Meier GmbH, 5205 Sankt Augustin 1 - Buisdorf, Tel. (02241) 61071
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 200821
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 363551

Geschäftsbereich des Bundesministers des Auswärtigen

1. Abgeordneter **Dr. Langguth** (CDU/CSU)

Wie viele Sachbearbeiter hat die Bundesregierung abgestellt, um die Aufnahme von Vietnamflüchtlingen in der Bundesrepublik Deutschland zu beschleunigen, und trifft insbesondere die Veröffentlichung zu, nach der gegenwärtig auf nur einer Sachbearbeiterin im Auswärtigen Amt die gesamte Bearbeitung der Einreiseformalitäten von Vietnamflüchtlingen lasten soll?

2. Abgeordneter **Dr. Langguth** (CDU/CSU)

Nach welchen Kriterien werden Flüchtlinge aus Vietnam, die nicht von deutschen Schiffen auf See aufgenommen wurden, für den Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland ausgesucht?

Antwort des Staatsministers Frau Dr. Hamm-Brücher vom 7. September

I.

1. Zentrale

In der Zentrale des Auswärtigen Amts sind der Beauftragte für Asienpolitik, Herr Ministerialdirigent Dr. Petersen, sowie die Referate 513 (u. a. für das Flüchtlingswesen zuständig), 301 (Arbeitsstab Humanitäre Hilfe) und 340 (Süd- und Ostasienreferat in der politischen Abteilung) mit den Problemen der Vietnam-Flüchtlinge befaßt.

Im Referat 513 liegt die Vorbereitung der Überführung von Vietnam-Flüchtlingen in das Bundesgebiet in der Hand des Referatsleiters, einer Referentin und acht weiterer Bediensteter (ein Attaché, ein Beamter des gehobenen Dienstes, ein Beamter des mittleren Dienstes, zwei Bürokräfte und drei Registraturkräfte).

Im Referat 301 befassen sich Referatsleiter und vier weitere Beamte (zwei des höheren Dienstes und zwei des gehobenen Dienstes) mit den humanitären Aspekten des Flüchtlingsproblems.

Seine politischen Aspekte werden im Referat 340 vom Referatsleiter und drei Beamten des höheren Dienstes bearbeitet.

2. Auslandsvertretungen

2.1. Botschaft Hanoi

An die Vertretung wurde ein zusätzlicher Sachbearbeiter abgeordnet. Weiteres Personal kann nur entsandt werden, wenn zuvor die Unterbringungsfrage in Hanoi geklärt ist.

2.2. Botschaft Bangkok

Hier wurde ein weiterer Sachbearbeiter zugeteilt. Darüber hinaus wurde der Botschaft entsprechend ihrem Antrag die Beschäftigung von zwei zusätzlichen Ortskräften genehmigt.

2.3. Botschaft Kuala Lumpur und

2.4. Botschaft Djakarta

Diese Botschaften wurden im Wege der Abordnung mit einem Sachbearbeiter, die Botschaft Kuala Lumpur darüber hinaus mit einer VST-Kraft verstärkt.

Falls erforderlich, werden die mit der Bearbeitung von Flüchtlingsanträgen befaßten Bediensteten dieser Botschaften um andere bei ihnen beschäftigte Bedienstete verstärkt, da die Bearbeitung von Flüchtlingsanträgen Vorrang vor anderen Aufgaben hat.

II.

Die Vertretungen sind angewiesen, dafür Sorge zu tragen, daß die Flüchtlingsgruppen, die in die Bundesrepublik Deutschland aufgenommen werden sollen, so ausgewählt werden, daß sie nach Alter, Geschlecht, Herkunft und Bildungsstand dem Querschnitt der jeweiligen Lagerbevölkerung entsprechen.

3. Abgeordneter **Hauser (Bonn — Bad Godesberg)** (CDU/CSU)

Wie steht die Bundesregierung zu den Anklagen des iranischen Regierungssprechers Tabatabai gegen deutsche Institutionen und Presseorgane wegen angeblicher Verleumdung der iranischen Revolution?

4. Abgeordneter **Hauser (Bonn — Bad Godesberg)** (CDU/CSU)

Was gedenkt die Bundesregierung nach Inkrafttreten des neuen Pressegesetzes des Iran, das nicht nur den ausländischen Korrespondenten Fesseln anlegt, die mit der Freiheit der Berichterstattung unvereinbar sind, sondern sie auch in eine Art „Sippenhaft" nehmen soll, zu tun, um deutsche Journalisten im Iran vor eventuell drohenden Verfahren oder Ausweisung zu schützen und ihnen die Fortführung ihrer journalistischen Arbeit zu ermöglichen?

Antwort des Staatsministers Frau Dr. Hamm-Brücher vom 7. September

Die Bundesregierung hat wiederholt durch ihren Sprecher zu den Vorwürfen Stellung genommen, die der iranische Regierungssprecher Dr. Tabatabai gegen die deutschen Medien erhoben hat. Anlaß dieser Ende Juli/Anfang August in Pressemeldungen berichteten Vorwürfe waren die in der Bundesrepublik Deutschland laufenden Verfahren gegen iranische Studenten, die ihre Kommilitonen wegen deren angeblicher früherer Tätigkeit für den Geheimdienst des Schahregimes, Savak, zwangsweisen Verhören unterworfen hatten. Die Bundesregierung hat auf die in der Bundesrepublik Deutschland bestehende Freiheit der Berichterstattung und Information hingewiesen. Richtiger Adressat der Vorwürfe ist im übrigen nicht die Bundesregierung, sondern die Presse. Dementsprechend hat sich der Deutsche Presserat eingeschaltet und die iranische Regierung um Präzisierung der Vorwürfe gebeten. Die Bundesregierung ist sich aber der Gefahr bewußt, daß sich eine pressemäßige Auseinandersetzung, bei der gegenseitige Anklagen und Vorwürfe ausgetauscht werden, negativ auf das Klima der deutsch-iranischen Beziehungen auswirken kann.

Die Bundesregierung verfolgt aufmerksam die Entwicklung nach dem Inkrafttreten des neuen Pressegesetzes in Iran. Sie hat ihre Besorgnis über diese neue Pressegesetzgebung gegenüber der iranischen Regierung zum Ausdruck gebracht. Soweit bisher deutsche Journalisten von Maßnahmen nach dem neuen Gesetz betroffen waren, hat die Bundesregierung zu ihren Gunsten bei den iranischen Stellen interveniert. Sie wird dies auch in Zukunft tun, wobei Art und Umfang einer solchen Intervention jeweils auf die konkreten Umstände abgestellt werden, um eine möglichst wirksame Hilfe für die Betroffenen sicherzustellen.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Jugend, Familie und Gesundheit

5. Abgeordneter **Hoffie** (FDP)

Wie beurteilt die Bundesregierung Systeme zur Funktionsüberprüfung von Herzschrittmachern über Telefonleitungen, und beabsichtigt sie, bei der Deutschen Bundespost in Zusammenarbeit mit geeigneten Krankenhäusern auf einen derartigen Dienst hinzuwirken?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Zander vom 6. September

Funktionsüberprüfungen von Herzschrittmachern werden seit längerer Zeit in den Krankenanstalten, die Herzschrittmacher implantieren bzw. die Patienten mit Herzschrittmachern überwachen, durchgeführt. In verschiedenen Kliniken, so z. B. im Klinikum rechts der Isar der technischen Universität München, wurden auch Fernsehüberwachungssysteme erprobt und als brauchbar befunden.

Da jedoch die Überprüfung der Funktionsfähigkeit in der Zwischenzeit vereinfacht werden konnte und außerdem auch in Flächenstaaten in der Zwischenzeit ausreichend ausgebildete Kardiologen bzw. Internisten mit kardiologischer Erfahrung zur Verfügung stehen, hat sich die Fernüberprüfung nicht eingeführt, insbesondere als an Herzschrittmacher in der Regel bei Störungen ein fachlicher ärztlicher Rat zur Behebung der Beschwerden erforderlich ist.

Die Bundesregierung beabsichtigt daher nicht, bei der Deutschen Bundespost auf die Einrichtung eines Systems zur Funktionsüberprüfung bei Herzschrittmachern über Telefonleitungen hinzuwirken.

6. Abgeordneter **Biechele** (CDU/CSU)

Ist der Bunderegierung bekann, in welchem Umfang Trichloräthan, ein nicht ungefährliches Atemgift, als Korrekturlack verwendet wird, und sieht die Bundesregierung einen Anlaß, die Verwendung dieses Chlorkohlenwasserstoffs wegen der damit verbundenen gesundheitlichen Gefahren zu unterbinden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Zander vom 6. September

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die Verbindung 1,1,1,-Trichloräthan als Bestandteil von Korrekturlack eine weite Verbreitung gefunden hat. Genaue Zahlen liegen hierüber nicht vor. Das Bundesgesundheitsamt hat zur Toxizität von 1,1,1,-Trichloräthan festgestellt, daß eine Gesundheitsgefährdung nach dem heutigen Wissensstand bei Gebrauch der Korrekturflüssigkeit ausgeschlossen werden kann, zumal Langzeit-Inhalationsversuche in den USA auch keinen Anhaltspunkt für eine krebserzeugende Wirkung erbracht haben. Deshalb besteht zur Zeit für die Bundesregierung kein Anlaß, für diesen Stoff eine Verwendungsbeschränkung oder ein Verwendungsverbot zu erlassen.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

7. Abgeordneter **Dr. Bötsch** (CDU/CSU)

Hält es der Bundesverkehrsminister für ausreichend und zweckmäßig, wenn an einer Verkehrsdrehscheibe wie dem Würzburger Hauptbahnhof die Auflieferung von Expreßgut nur noch von Montag bis Freitag möglich ist und am Wochenende der Schalter hierfür geschlossen bleibt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 27. August

Die Expreßgutschalter in Würzburg Hbf sind montags bis freitags von 6.15 Uhr bis 20.00 Uhr und samstags von 6.15 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. Für eilige Sendungen besteht nachts und an Sonn- und Feiertagen ein Notdienst ohne Kostenzuschlag. Dieser wird außerhalb der normalen Öffnungszeiten von Mitarbeitern wahrgenommen, die nicht zur Expreßgutabfertigung gehören.

Sie können mit einer am Eingang zur Expreßgutabfertigung installierten Rufanlage herbeigerufen werden.

Für die Abfertigung von Reisegepäck ist während der Ferienzeit zusätzlich der Gepäckschalter sonntags von 12.00 Uhr bis 19.00 Uhr geöffnet, an dem Expreßgut aufgeliefert werden kann.

8. Abgeordneter **Dr. Bötsch** (CDU/CSU)

Ist der Bundesverkehrsminister bereit, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, daß gegebenenfalls, ähnlich wie bei Eilbriefen bei der Deutschen Bundespost, zumindest ein Notdienst eingerichtet wird, der den Kunden gegebenenfalls gegen Zahlung eines Zuschlags zum Normaltarif bedient?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 27. August

Eine besondere Einwirkung auf die Deutsche Bundesbahn ist nicht erforderlich, da sie von sich aus überall dort, wo ein erkennbares Kundenbedürfnis besteht und es ihr personell möglich ist, auch außerhalb der normalen Öffnungszeiten Notdienste wie in Würzburg Hbf einrichtet, ohne hierfür besondere Kostenzuschläge zu erheben.

9. Abgeordneter **Horstmeier** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß bei der Fahrplangestaltung des Winterfahrplans 1979/80 der Deutschen Bundesbahn auf der Strecke 105 Herford – Rahden der Zugverkehr eingeschränkt werden soll, und wenn ja, welche Züge sind davon betroffen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 27. August

Nach Mitteilung der für die Fahrplangestaltung eigenverantwortlichen Deutschen Bundesbahn (DB) wird der Zugverkehr auf der Strecke 105 Herford – Rahden zum Winterabschnitt 79/80 nicht eingeschränkt.

10. Abgeordnete **Frau Hürland** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die seit geraumer Zeit eingesetzten Faltrollstühle der Deutschen Bundesbahn als Angebot für reisende Rollstuhlfahrer ausreichen und dem berechtigten Anliegen der Rollstuhlfahrer, einen menschenwürdigen Transport zu gewährleisten, entgegenkommt?

11. Abgeordnete **Frau Hürland** (CDU/CSU)

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den Einsatz von Großraumwagen bei der Deutschen Bundesbahn zu fördern, sowie bestehende bauliche Hemmnisse auf Bahnhöfen, die die mühelose Benutzung durch Rollstuhlfahrer garantieren, zu beseitigen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 30. August

Die Bundesregierung begrüßt es, daß die Deutsche Bundesbahn (DB) zur Beförderung von gehunfähigen Reisenden die Einführung eines eisenbahngerechten Rollstuhls nach dem Vorbild anderer Bahnverwaltungen beabsichtigt. Bei diesem Lösungsvorschlag handelt es sich um die einzige realistische Maßnahme, die sich in einem überschaubaren Zeitraum mit vertretbarem Aufwand verwirklichen läßt und auf Grund der Erfahrungen mit Prototypen von den Behindertenverbänden und vielen Rollstuhlfahrern als Verbesserung begrüßt wird.

Bei allen Neukonstruktionen von Reisezugwagen wird die DB die besonderen Belange der Rollstuhlfahrer berücksichtigen. Wegen der relativ langen Lebensdauer des rollenden Materials und der Verbind-

lichkeit von internationalen Bauvorschriften werden sich die Verbesserungen allerdings nur mittel- bis langfristig voll auswirken. Durch interne Anweisungen und Richtlinien der DB ist sichergestellt, daß auch bei Neu- und größeren Umbauten von Bahnanlagen behindertengerechten Lösungen Rechnung getragen wird.

12. Abgeordneter **Milz** (CDU/CSU)

Welche einzelnen Autobahnbauprojekte sollen nach den neuesten Autobahn-Plänen des Bundesverkehrsministers im Rahmen der Einsparung von 3300 km Autobahnstraßen aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen herausgenommen werden, und handelt es sich bei den betreffenden Autobahnen um ausnahmslos solche, die im Bedarfsplan als „möglicher weiterer Bedarf" ausgewiesen sind?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 3. September

Entsprechend den Ergebnissen der Gespräche des Bundesverkehrsministeriums mit den Ländern über ausgewählte Problemstrecken der Bundesfernstraßenplanung sollen 3300 km bisher von den Ländern gewünschten Autobahnen nicht mehr gebaut werden.

Die 3300 km sind nicht ausnahmslos „möglicher weiterer Bedarf", sondern enthalten einen deutlichen Anteil von Maßnahmen der Dringlichkeitsstufe I b und vereinzelt auch I a.

Über die Einzelheiten wird der Bundestag noch vor Jahresende informiert, um dann über den neuen Bedarfsplan zu entscheiden.

13. Abgeordneter **Milz** (CDU/CSU)

Wie verteilt sich die Kostenersparnis von rund 17 Milliarden DM durch die Einsparung von 3300 Autobahnkilometern auf die einzelnen Haushaltsjahre bis 1990, oder liegt in dieser Einsparung nicht ein Vorgriff auf die Straßenbauinvestitionen ab 1990?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 3. Septemeber

Die Kostenersparnis durch die zu Frage 12 genannten 3300 km Autobahnstrecken liegt nahezu ganz nach 1990.

14. Abgeordneter **Hoffie** (FDP)

Wie beurteilt die Bundesregierung das Teilergebnis der Untersuchung von H. Hennies-Rautenberg und R. Kruck vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung über „die Standortverhältnisse im Ruhrgebiet", daß sich Engpässe im Verkehrsbereich, insbesondere auf der Schiene, zeigten, und welche Folgerungen zieht sie daraus für die bevorstehende Fortschreibung des Koordinierten Investitionsprogramms für die Bundesverkehrswege (KIP) sowie des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 4. September

Die in der Untersuchung von H. Hennies-Rautenberg und R. Kruck vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung erwähnte Befragung enthält nur globale Aussagen über Engpässe im Verkehrsbereich. Außerdem ist die Befragung für das Jahr 1974 durchgeführt worden, in dem konjunkturell bedingte Engpässe auch bei der Deutschen Bundesbahn zu verzeichnen waren.

Die Untersuchung ist nur begrenzt repräsentativ. Als Entscheidungshilfe für Investitionsvorhaben ist sie deshalb nicht geeignet.

Im Rahmen der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung werden gesonderte Untersuchungen über die künftige Belastung des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn durchgeführt. Engpässe werden beseitigt, soweit dies wirtschaftlich vertretbar und finanziell abgesichert ist.

15. Abgeordneter **Hoffie** (FDP)

Muß – wie die „Zeit" vom 17. August 1979 meldet – der Lokomotivführer Rudi Röder, der 1977 im Wissen um seine DKP-Mitgliedschaft zum Beamten auf Lebenszeit ernannt worden war, nunmehr eben wegen dieser Parteizugehörigkeit ein Disziplinarverfahren mit dem Ziel der Entfernung aus dem Beamtenstand und aus dem Dienst der Deutschen Bundesbahn gewärtigen, und inwieweit haben sich die persönlichen, beruflichen und politischen Verhältnisse des Beamten verändert, oder liegen sonstige neue Tatsachen vor, die nunmehr eine Entfernung aus dem Beamtenstand und aus dem Dienst der Deutschen Bundesbahn gerechtfertigt erscheinen lassen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 4. September

Bei der Anstellung zum Beamten auf Lebenszeit wurde durch den Vorstand der Deutschen Bundesbahn (DB) gegenüber Herrn Röder die Erwartung ausgesprochen, daß er seine Aktivitäten für die DKP nicht fortsetzt. Trotz dieses Hinweises hat er sich in Kenntnis der disziplinarrechtlichen Konsequenzen jedoch weiterhin aktiv für diese Partei betätigt. So hat er zum Beispiel in einem Interview mit der Zeitung „Unsere Zeit" der DKP die Hinweise der DB als „Ansinnen" zurückgewiesen und sich in der Folge in Interviews mit Presseorganen der DKP für deren Ziele eingesetzt.

Das Verfahren vor den Disziplinargerichten, die allein über die Auflösung eines auf Lebenszeit begründeten Beamtenverhältnisses zu befinden haben, wird maßgebend vom Bundesdisziplinaranwalt beeinflußt. Er hat sich auch im Falle des Herrn Röder eingeschaltet und wird die Anschuldigung vor Gericht vertreten. Es kann nicht Aufgabe des Bundesverkehrsministers oder des im Falle des Herrn Röder zuständigen Vorstands der Deutschen Bundesbahn sein, den Bundesdisziplinaranwalt von seiner ihm nach dem Gesetz obliegenden Amtsführung abzuhalten.

16. Abgeordneter **Landré** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß im Jahr 1977 von den 1,5 Millionen Tonnen Gütern, die im innerdeutschen Handel auf Binnenwasserstraßen befördert wurden, 74 v.H. mit der Flotte der DDR und nur 22 v.H. mit Binnenschiffen aus der Bundesrepublik Deutschland verfrachtet worden sind, und welche Maßnahmen schlägt die Bundesregierung vor, um dieses Mißverhältnis abzustellen und in der Aufteilung des Verkehrs zwischen den Binnenschiffen der Europäischen Gemeinschaft und den osteuropäischer Drittländer eine befriedigende Situation zu erreichen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 4. September

Im Jahr 1977 wurden im Wechselverkehr zur DDR mit Binnenschiffen über Rühen und Schnackenburg rund 1,3 Millionen Tonnen befördert. Der Anteil der Schiffe aus der Bundesrepublik Deutschland betrug an dem genannten Transportaufkommen 24,9 v. H.; der der DDR-Schiffe 74,8 v. H. Auf Drittflaggen entfielen 0,3 v. H.

Die Grundlage für diesen Binnenschiffsverkehr bildet der zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR im Jahr 1972 geschlossene Verkehrsvertrag. Er sieht keine zahlenmäßig festgelegte Aufteilung der Verkehrsmengen vor.

Die Bundesregierung beobachtet die Entwicklung des bilateralen Binnenschiffsverkehrs zur DDR sorgfältig und bezieht dabei sowohl unterschiedliche ökonomische Gegebenheiten und auch gesamtwirtschaftliche Aspekte dieses Verkehrs mit ein.

17. Abgeordneter **Braun** (CDU/CSU)

Wieviel Städte und Gemeinden in der Bundesrepublik Deutschland mit 30000 und mehr Einwohnern sind nicht an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn angeschlossen, und was gedenkt die Bundesregierung gegebenenfalls zu tun, um im Hinblick auf die Situation im Energiebereich eine Anbindung auch dieser Städte zu erreichen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 6. September

Von den 299 Gemeinden in der Bundesrepublik Deutschland mit 30000 und mehr Einwohnern sind 18 Gemeinden nicht an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn (DB) angeschlossen.

Diese Gemeinden sind jedoch durch andere Verkehrsmittel an das Netz des öffentlichen Personenverkehrs angebunden. Die Anbindung durch Busbedienung ist energiepolitisch insgesamt nicht ungünstiger als ein direkter Schienenanschluß. Eine unmittelbare Anbindung dieser 18 Gemeinden an das Schienennetz der DB erscheint im Hinblick auf die Situation im Energiebereich daher nicht notwendig.

Entscheidungen über eine etwaige Schienenanbindung im Güterverkehr können nicht nur unter energiepolitischen Gesichtspunkten getroffen werden. Hierbei müßte insbesondere auch berücksichtigt werden, daß für den Straßengüterverkehr die notwendigen Straßenanbindungen bereits bestehen. Für eine Schienenanbindung wären somit zusätzliche Investitionsmittel erforderlich. Weiterhin müßte die Auslastung dieser Strecken und ihre Auswirkungen auf das Wirtschaftsergebnis der DB in derartige Überlegungen einbezogen werden.

18. Abgeordneter **Biechele** (CDU/CSU)

Wie beurteilt die Bundesregierung die Erkenntnis, daß Medikamente höchstwahrscheinlich ebensooft wie Alkohol zu Verkehrsunfällen führen, die der kürzlich vom ADAC in Hamburg veranstaltete Ärztekongreß über „verkehrsmedizinische Risikofaktoren" vermittelt hat, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um zu erreichen, daß sich Autofahrer nach Arzneimittelanwendung nicht ans Steuer setzen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Die Unfallursache „Einfluß von Medikamenten" ist statistisch nicht zu erfassen. Das bedeutet, es ist nicht bekannt,

- wie viele Fahrer unter Einfluß von Arzneimitteln fahren und
- welcher Anteil der von Arzneimitteln beeinflußten Fehlverhaltensweisen zu Unfällen führt.

Die Frage der Grenzbestimmung ist sehr problematisch.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Forschungsprogramm 1978/1979 die Vorhaben

- „Einfluß von Arzneimitteln auf die Verkehrssicherheit" und

– „Nachweis von Medikamenteneinnahme bei tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmern"

vorgesehen. Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor.

Die pharmazeutische Industrie versieht den Beipackzettel zu Arzneimitteln gegebenenfalls mit einem Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit. Grundsätzlich muß darauf hingewiesen werden, daß der Einfluß von Arzneimitteln auf die Fahrtüchtigkeit sich potenzieren kann, wenn verschiedene Arzneimittel – auch in kleinen Dosen – zusammen eingenommen werden. Das Ausmaß der Beeinträchtigung ist in solchen Fällen nicht abschätzbar. Der behandelnde Arzt, der die individuelle Arzneimittelwirkung bei der Erkrankung seines Patienten kennt, wird diesen entsprechend informieren.

19. Abgeordneter **Biechele** (CDU/CSU)

Ist die Leistungsfähigkeit des Sturmwarndienstes am Bodensee gefährdet, weil – Presseinformationen zufolge – die Wetterwarte Konstanz über ein nicht ausreichend leistungsfähiges Radargerät verfügt, und ist die Bundesregierung gegebenenfalls bereit, ein ausreichend leistungsfähiges Radargerät auf der Konstanzer Wetterwarte installieren zu lassen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Der Sturmwarndienst am Bodensee ist hinreichend gesichert. Der Deutsche Wetterdienst hat durch besondere Regelungen die Dienststellen Stuttgart und Hohenpeißenberg – beide mit hochempfindlichen Radargeräten ausgestattet – mit der Überwachnung des Bodenseegebietes beauftragt.

Darüber hinaus ist mit der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt vereinbart worden, Beobachtungen des Schweizer Radarnetzes der Wetterwarte Konstanz mitzuteilen.

Zur Beendigung dieser Übergangslösung sind bereits Maßnahmen eingeleitet worden, die die schnellstmögliche Beschaffung eines für den Sturmwarndienst am Bodensee voll geeigneten Radargerätes sicherstellen.

20. Abgeordneter **Biechele** (CDU/CSU)

Sind Dienststellen des Bundes unmittelbar oder mittelbar für den Einsatz der Rettungshubschrauber zuständig, der in den vergangenen Wochen in den Medien mit der Behauptung kritisiert wurde, daß die Rettung von Unfallopfern immer wieder zu einem Konkurenzkampf zwischen den Besatzungen von Rettungswagen und Rettungshubschraubern mit negativen Folgen wird, und wenn ja, trifft die angeführte Kritik zu, und was kann die Bunderegierung gegebenenfalls innerhalb ihres Verantwortungsbereich tun, um die Einsätze aller an der Rettung von Unfallopfern Beteiligten sinnvoll zu koordinieren?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Das Rettungswesen fällt nach dem Grundgesetz in die Zuständigkeit der Bundesländer.

Der Bund stellt den Bundesländern für die Verwendung im Rettungsdienst Rettungshubschrauber des Katastrophenschutzes zur Verfügung. Der Einsatz dieser Hubschrauber wird von den Bundesländern in eigener Zuständigkeit geregelt. Dies gilt insbesondere für die Zusammenarbeit zwischen bodengebundenen und dem Luftrettungsdienst.

So ist z. B. in Nordrhein-Westfalen diese Zusammenarbeit durch einen gemeinsamen Runderlaß des Ministeriums für Gesundheit und Soziales und dem Innenministerium vom 11. Juni 1976 (MBl. NW. S. 1272/SMBl. NW. 2129) auf der Grundlage des Gesetzes über den Rettungsdienst (RettG vom 26. November 1974 – GVNW. S. 1481/SGV NW. 215) geregelt. Danach ist am Notfallort in allen Fällen, in denen ein Rettungshubschrauber angefordert wurde, das Eintreffen des Rettungshubschraubers abzuwarten. Trifft ein Rettungswagen vor dem Rettungshubschrauber am Notfallort ein, hat dessen Besatzung mit dem Arzt des im Anflug befindlichen Rettungshubschraubers auf dem Funksprechwege Verbindung aufzunehmen. Der Arzt des Rettungshubschraubers entscheidet stets, ob sein Eintreffen abzuwarten ist; er entscheidet auch, ob die Beförderung des Notfallpatienten im Rettungshubschrauber oder im Rettungswagen erfolgt.

In dem in der Sendung Monitor z. Z. angesprochenen Fall sind diese klaren Regeln anscheinend nicht beachtet worden.

Im übrigen bemüht sich die Bundesregierung ständig um eine Verbesserung des Rettungswesens. Sie wird die Länder im Rahmen ihrer koordinierenden Tätigkeit in den entsprechenden Bund/Ländergremien bitten, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit sich Fälle der geschilderten Art nicht wiederholen.

21. Abgeordneter **Dr. Kunz (Weiden)** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, angesichts der hohen Mineralölkosten die zunehmende Bereitschaft der Bevölkerung, wieder auf die Schiene umzusteigen, durch eine spürbare Senkung der Tarife im Fracht- und Personenverkehr und insbesondere zur Rückgewinnung der Familien vom Auto zur Bundesbahn zu unterstützen und damit die entscheidende Wende, aber auch die Sanierung der Bundesbahn herbeizuführen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Für die Zielgruppe „Familien" sind im Bereich der Deutschen Bundesbahn (DB) im Jahr 1979 zwei bedeutende Tarifmaßnahmen verwirklicht worden.

Die Bundesregierung hat mit Kabinettbeschluß vom 20. Juni 1979 die Anpassung des Tarifs der Deutschen Bundesbahn „für kinderreiche Familien" an die Regelungen des Bundeskindergeldgesetzes beschlossen. Damit ist der Berechtigtenkreis für die Inanspruchnahme der Tarifermäßigung wesentlich ausgedehnt worden.

Im kommerziellen Bereich hat die Deutsche Bundesbahn zum 1. April 1979 den Versuchstarif „Familien-Paß" eingeführt. Der Erwerb des „Familien-Paß" zum Grundpreis von 198 DM berechtigt zur Inanspruchnahme von 50 v. H. Ermäßigung auf den normalen Fahrpreis und den Kinderfahrpreis für beliebig viele Fahrten für alle im Paß eingetragenen Familienmitglieder, und zwar für die Dauer eines Jahres.

Damit werden sowohl unter sozialpolitischen Gesichtspunkten als auch aus kaufmännischer Sicht des Unternehmens DB Tarife angeboten, die es kinderreichen Familien ermöglichen, preisgünstig mit der Eisenbahn zu fahren.

Zu der Frage allgemeiner Tarifabsenkungen bei der Deutschen Bundesbahn mit dem Ziel der Energieeinsparung im Straßenverkehr darf ich auf die Antwort vom 15. Juli d. J. (BT-Drucksache 8/3073, S. 12) auf die Anfrage des Kollegen Werner hinweisen.

Bei der Gestaltung der Tarife im Frachtverkehr muß sich die Deutsche Bundesbahn an der Kosten- bzw. Wettbewerbslage orientieren. Eine generelle Senkung dieser Tarife würde zwangsläufig eine Verschlechterung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bundesbahn zur Folge haben, da der für diesen Fall erforderliche Mehrverkehr erfahrungsgemäß nicht am Markt zu erzielen ist.

22. Abgeordneter **Schmidt (Niederselters)** (SPD)

Ist die Bundesregierung bereit, Maßnahmen zu ergreifen, die dazu führen, daß in Zukunft die Automobilindustrie verpflichtet wird, alle ihre Erzeugnisse mit Sicherheitsglas (Verbundglas) auszustatten?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Gemäß § 40 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung müssen sämtliche Scheiben – ausgenommen Spiegel – sowie Abdeckscheiben an Beleuchtungseinrichtungen und Instrumenten – aus Sicherheitsglas bestehen. Als Sicherheitsglas gilt bauartgenehmigtes Einscheibensicherheitsglas und Verbundglas.

Die Bundesregierung hat nicht die Absicht, Einscheibensicherheitsglas zu verbieten und nur noch Verbundglas zuzulassen.

23. Abgeordneter **Schmidt (Niederselters)** (SPD)

Ist die Bundesregierung bereit, auf den Vorstand der Deutschen Bundesbahn einzuwirken, die Strecke Niedernhausen – Limburg zu elektrifizieren und die dazu benötigten Gelder aus den Investitionsmitteln für die Deutsche Bundesbahn bereitzustellen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Der Bundesminister für Verkehr wird einem Antrag des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn auf Elektrifizierung des Abschnitts Niedernhausen – Limburg nach Bundesbahngesetz zustimmen, wenn die Unternehmensleitung eine Änderung der Traktionsart aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen für erforderlich hält und sich durch diese Investition das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn nicht verschlechtert.

24. Abgeordneter **Kolb** (CDU/CSU)

Kann die Bundesregierung darüber Auskunft geben, weshalb die A 98 trotz Zustimmung durch das Land Baden–Württemberg, der Region Bodensee/Oberschwaben, des Landkreises Bodenseekreis und vieler Gemeinden im Bodenseekreis nicht in Dringlichkeit I a aufgenommen werden soll?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Die Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg über die A 98, Singen – Wangen, sind noch nicht abgeschlossen. Sollte diese Strecke schließlich nicht als Bedarf Stufe I im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eingestellt werden, ist die Bundesregierung bereit, die Gründe zu nenen.

25. Abgeordneter **Kolb** (CDU/CSU)

Kann die Bundesregierung weitere Fälle nennen, wo sie trotz Zustimmung aller betroffenen Gremien eine andere Entscheidung im Fernstraßenplan getroffen hat?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Es gibt einige ähnliche, nicht entschiedene Fälle wie die A 98. Dazu gilt das Gleiche wie zu Frage 24.

Im übrigen entscheidet der Deutsche Bundestag über die endgültige Einstufung.

26. Abgeordneter **Dr. Langner** (CDU/CSU)

Trifft es zu, wie die Frankfurter Allgemeine Zeitung am 3. August 1979 berichtet hat, daß nach den neuerlichen Planungen der Bundesregierung und der Ankündigung von Bundesverkehrsminister Gscheidle der Plan zum Bau der A 48 zwischen Wetzlar und Koblenz (richtig: zwischen Montabaur und Reiskirchen) aufgegeben wurde, und wie begründet die Bundesregierung gegebenenfalls diese Streichung?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Nein. Die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz vertreten hinsichtlich des Bedarfs der A 48 zwischen Montabaur und Wetzlar unterschiedliche Auffassungen. Diese Meinungsverschiedenheiten müssen zunächst in einem gemeinsamen Gespräch mit dem Bund behandelt werden. Erst danach ist eine Entscheidung möglich.

Der Abschnitt Wetzlar – Krofdorf/Gleiberg soll einvernehmlich als Bedarf der Stufe II in den Entwurf des fortgeschriebenen Bedarfsplanes aufgenommen werden.

27. Abgeordneter **Dr. Langner** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß an Stelle dieses geplanten Autobahnbaus nunmehr der Ausbau von Bundesstraßen vorgesehen ist, und um welche Bundesstraßen in welchen Teilabschnitten handelt es sich gegebenenfalls dabei?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Von der Entscheidung zu Frage 26 ist auch abhängig, ob bei einem eventuellen Verzicht auf die A 48 der Ausbau von Bundesstraßen erforderlich wird.

28. Abgeordneter **Dr. Langner** (CDU/CSU)

Welche Vorkehrungen (behördliche Planung, Planfeststellungsverfahren, Landankäufe) haben die Bundesregierung bzw. die zuständigen Straßenbaubehörden bereits getroffen, um den vierspurigen Ausbau der B 49/429 in Angriff zu nehmen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Die hessische Straßenbauverwaltung untersucht zur Zeit die Möglichkeiten für einen vierstreifigen Ausbau der B 49 zwischen Limburg und Wetzlar sowie gegebenenfalls Zwischenlösungen.

29. Abgeordneter **Dr. Langner** (CDU/CSU)

Beabsichtigt die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Bedarfsplans zum Ausbau der Bundesfernstraßen, den vierspurigen Ausbau der B 49/429 von Limburg bis Wetzlar in die Dringlichkeitsstufe I a aufzunehmen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Ja. Dies ist wegen der Unfallentwicklung auf der B 49 unabhängig von der Entscheidung zur A 48 notwendig.

30. Abgeordneter **Böhm (Melsungen)** (CDU/CSU)

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß im Rahmen der beabsichtigten Verlegung der Bundesstraße 27 in den Ortsteilen Oberhaun und Unterhaun der Großgemeinde Hauneck (Kreis Hersfeld/Rotenburg) eine Trassenführung gewählt werden muß, die eine weiträumige bergseitige Umgehung beider Ortsteile ermöglicht und daß im Gegensatz zu dieser „Bergtrasse" eine Führung der neuen B 27 entlang der Eisenbahnlinie in mehrfacher Hinsicht eine unerträgliche Umweltbelastung darstellen würde?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Dem Bundesverkehrsministerium liegen für die im Programm des Bundes für den Bau von Ortsumgehungen vorgesehene Verlegung der B 27 bei Oberhaun und Unterhaun noch keine Planunterlagen vor. Die für die Planung zuständige hessische Straßenbauverwaltung hat aber mitgeteilt, daß für die Linienführung der neuen Bundesstraße mehrere Varianten ausgearbeitet worden sind. Die Untersuchungen und Verhandlungen mit den Betroffenen sind noch nicht abgeschlossen und müssen zunächst zu Ende geführt werden.

31. Abgeordneter **Dr. Hubrig** (CDU/CSU)

Gibt es keine Möglichkeit, während der Hauptreisezeit Tagesbaustellen mit einspuriger Verkehrsführung, insbesondere auf der größten Nord-Süd-Verbindung der A 7, zu untersagen, nachdem es in der Zeit vom 24. Juli bis 21. August 1979 wiederholt auf der A 7 auf dem Streckenabschnitt Hannover – Hamburg in beiden Fahrtrichtungen auf Grund von Tagesbaustellen und Vermessungsarbeiten zu kilometerlangen Stauungen mit Serienunfällen gekommen ist?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Die Länder, die die Verkehrssicherungspflicht tragen, führen notwendige Bauarbeiten an den Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes in eigener Verantwortung durch, so daß die genannten Arbeiten der Bundesregierung nicht bekannt geworden waren.

Eine Rückfrage beim Land Niedersachsen hat ergeben, daß im genannten Zeitraum drei Notmaßnahmen kurzfristig angesetzt werden mußten. Nach einem Ölunfall (Leck im Tankfahrzeug) mußte eine Geschwindugkeitsbeschränkung von 60 km/h durch die Verkehrsbehörde des Landes angeordnet werden, die erst nach Durchführung von Griffigkeitsmessungen, für die eine einstreifige Verkehrsführung kurzfristig erforderlich war, wieder aufgehoben werden konnte. Durch den Ölverlust des Tankfahrzeugs hatten sich auf der Bundesautobahn mehrere Unfälle ereignet. In zwei weiteren Fällen mußten kurzfristig Fahrstreifen gesperrt werden, um verkehrsgefährdende Deckenzustände zu beheben. Ein Aufschub bis nach der Hauptreisezeit war aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.

Bei der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen ist nicht bekannt, daß es bei den Griffigkeitsmessungen und den Deckenreparaturen zu Verkehrsunfällen gekommen ist.

Nach den Richtlinien sind Arbeiten von kurzer Dauer (unter zwei Wochen) während der Ferienzeit nur auf denjenigen Strecken zulässig, auf denen der Verkehr nicht zunimmt, sondern nachläßt. Keinesfalls dürfen sie von freitags 12.00 Uhr bis montags 12.00 Uhr durchgeführt werden sowie auch nicht an gesetzlichen Feiertagen und auf staugefährdeten Strecken. Notmaßnahmen sind hiervon allerdings nicht betroffen.

32. Abgeordneter **Haar** (SPD)

Hat die Deutsche Bundesbahn ein Public Relations-Unternehmen mit der Durchführung einer umfangreichen Seminarreihe für Dritte beauftragt, und mit welchem Betrag wird die Unternehmensrechnung der Deutschen Bundesbahn beziehungsweise der Bundeshaushalt dadurch belastet?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Die Deutsche Bundesbahn arbeitet z. Z. im Rahmen ihrer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit im politischen Raum und bei den Gewerkschaften mit der Firma Umwelt Systeme Gesellschaft mbH (USG), Fachbereich „Angewandte Kommunikation“, München, zusammen. Auf Grund der Ergebnisse dieser Zusammenarbeit im Zeitraum Januar/April 1979 wurde die Tätigkeit der USG auf die Vorbereitung und Durchführung von Ein-Tages-Seminaren für Politiker, Gewerkschafter, Betriebsräte, Betriebszeitungsredakteure und Vertreter der Gewerkschaftspresse konzentriert.

Die USG stellt gemäß Vereinbarung pro Seminarteilnehmer ca. 250 DM in Rechnung. Der Finanzbedarf richtet sich nach der Anzahl der Seminare und der Teilnehmer. In 1979 sind ca. 20 Seminare mit durchschnittlich 50 Teilnehmern geplant. Die Belastung des Public-Relation-Etats der Deutschen Bundesbahn für 1979 kann noch nicht ermittelt werden, da die Veranstaltungen bei ungenügender Teilnehmerzahl abgesetzt werden. In diesen Fällen gehen die Kosten für die Vorbereitung usw. zu Lasten der USG.

33. Abgeordneter **Haar** (SPD)

Müßte die Deutsche Bundesbahn nach Auffassung der Bundesregierung nicht selbst in der Lage sein, durch entsprechend eigene Öffentlichkeitsarbeit und unter Einsatz vorhandener und qualifizierter Fachleute die Bedeutung der Bahn für Wirtschaft und Gesellschaft zu verdeutlichen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn ist der Auffassung, daß die Einschaltung eines qualifizierten Instituts notwendig ist.

34. Abgeordneter **Stutzer** (CDU/CSU)

Welche in Schleswig-Holstein geplanten Straßenbauvorhaben sollen nach den neuesten Vorstellungen des Bundesverkehrsministers zurückgestellt bzw. nicht durchgeführt werden, und ist hierüber vor der Bekanntgabe über die Medien eine Absprache mit der Landesregierung erfolgt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Die Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen wird gegenwärtig in gemeinsamer Arbeit zwischen Bund und Ländern durchgeführt. Es haben bisher Besprechungen zum Inhalt des künftigen Bedarfsplans sowohl auf Staatssekretärs- wie auch auf Verwaltungsebene stattgefunden. Ein weiteres Gespräch wird am 20. September 1979 auf Ministerebene stattfinden. Da der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen jedoch gesetzlich festgelegt wird, stehen alle Besprechungsergebnisse unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Deutschen Bundestag. Aus diesem Grunde ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, Einzelmaßnahmen zu benennen, die in Schleswig-Holstein künftig zurückgestellt bzw. nicht durchgeführt werden sollen. Aus dem gleichen Grunde wurde bislang auch keine Absprache mit der Landesregierung über die Bekanntgabe solcher Strecken über die Medien getroffen.

35. Abgeordneter **Stutzer** (CDU/CSU)

Hat die Bundesregierung bereits Überlegungen angestellt, welche Verwendung nach einem Neubau der Lotsenstation in Breiholz das alte Gebäude in Nübbel finden soll, wird der Bund das Gebäude veräußern oder behalten?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Nach Fertigstellung der neuen Lotsenstation in Breiholz in voraussichtlich drei bis vier Jahren wird das alte Gebäude in Nübbel nicht mehr von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes benötigt. Ob das Gebäude veräußert werden kann, hängt von dem Ergebnis der weiteren Bedarfsprüfung bei anderen Stellen des Bundes ab.

36. Abgeordneter **Kuhlwein** (SPD)

Hat – wie die Presse (z. B. Hamburger Morgenpost vom 24. August 1979) berichtete – die DDR gegenwärtig die Bauarbeiten an der mit der Bundesregierung vereinbarten Autobahn zwischen Hamburg und Berlin wegen Bedenken der Sowjetunion gestoppt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung trifft es nicht zu, daß die Bauarbeiten auf dem DDR-Abschnitt der geplanten Autobahn Berlin – Hamburg gestoppt wurden.

Dies hat bereits am 24. August 1979 ein Sprecher der Bundesregierung erklärt.

Noch vor wenigen Tagen sind technische Fragen des Autobahnbaus mit den zuständigen Stellen der DDR besprochen worden. Dabei hat sich klar gezeigt, daß die Arbeiten wie geplant vorangehen.

37. Abgeordneter **Dr. Hennig** (CDU/CSU)

Bedeutet die Mitteilung des Bundesverkehrsministers vom 13. Juli 1979 an die Mitglieder des Deutschen Aero-Clubs und der AOPA-Germany und die in ihr enthaltene Warnung vor einem Überfliegen der Zonengrenze mit dem Hinweis, daß „ernste militärische Maßnahmen seitens der DDR bei weiteren Einflügen nicht ausgeschlossen werden können", daß Flugzeugführer, die die Orientierung verloren haben, in Zukunft damit rechnen müssen, abgeschossen zu werden, sobald sie versehentlich in den Luftraum der DDR geraten, und ist gegebenenfalls nach Ansicht der Bundesregierung eine solche Drohung angesichts von nur zehn Überflügen der Zonengrenze im ersten Halbjahr 1979 gerechtfertigt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Nein. Der Bundesminister für Verkehr ist bei seinem Hinweis davon ausgegangen, daß auch die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) geregelten Ansteuerungsverfahren und Landeaufforderungen durch militärische Luftfahrzeuge als ernste militärische Maßnahmen anzusehen sind.

38. Abgeordneter **Dr. Hennig** (CDU/CSU)

Bedeutet die Dringlichkeitsstufe II im vorgesehenen „Netz 85", daß die Bundesregierung voll hinter einer solchen Planung steht und die betreffende Straße bauen will, oder welches ist die exakte rechtliche und politische Bedeutung der Dringlichkeitsstufe II im vorgesehenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Der Entwurf des künftigen Bedarfsplanes, der Anlage des Ende 1979 von der Bundesregierung einzubringenden Gesetz-Entwurfes zur Änderung des Ausbauplangesetzes sein wird, enthält die vorgesehenen Bauvorhaben in den Dringlichkeitsstufen I und II. Die Maßnahmen der Stufe I sollen zwischen 1981 und 1990, die der Stufe II nach 1990 verwirklicht werden.

39. Abgeordneter **Dr. Hennig** (CDU/CSU)

Welche Folgekosten wird die Verfügung des Bundesverkehrsministers haben, an Bundesautobahnen alle 12 Kilometer eine Toilettenanlage für ca. 300 000 DM zu errichten, welche Beträge sind jeweils für Wasser- und Stromzuführung erforderlich, und welche Kosten wird diese Verfügung insgesamt verursachen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 7. September

Nach einer mit den Bundesländern abgestimmten Baukonzeption, wonach an den Bundesautobahnen alle 12 bis 15 km WC-Anlagen zur Verfügung stehen sollen, ist der Bau von ca. 600 WC-Anlagen auf vorhandenen unbewirtschafteten Autobahnrastplätzen (sogenannte „PWC-Anlagen") erforderlich.

Bei mittleren Baukosten von 300 000 DM für eine PWC-Anlage ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von ca. 180 Millionen DM. Aus wirtschaftlichen Gründen werden vorwiegend gegenüberliegende Rastplätze mit WC-Anlagen ausgestattet. Die mittleren Baukosten einer Doppelanlage gliedern sich wie folgt:

Hochbauten (2 mal 75 000 DM)	150 000 DM
Stromversorgung	60 000 DM
Wasserversorgung	50 000 DM
Abwasserbeseitigung	340 000 DM
mittlere Gesamtkosten einer Doppelanlage	600 000 DM

Die durchschnittlichen Betriebskosten einer Doppelanlage betragen etwa 25 000 DM bis 30 000 DM/Jahr.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Forschung und Technologie

40. Abgeordneter **Ueberhorst** (SPD)

Gibt es für die Bundesrepublik Deutschland eine vergleichbare Studie wie die 1979 in Großbritannien veröffentlichte Arbeit „A Low Energy Strategy for the United Kingdom" von Gerald Leach u. a., und falls ja, welche, falls nein, beabsichtigt die Bundesregierung eine solche Studie erstellen zu lassen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Stahl vom 28. August

Die Studie „A Low Energy Strategy for the United Kingdom“ von Gerald Leach e. a. ist eine von der Ford Foundation finanzierte Arbeit, in der eine Energiesparstrategie für Großbritannien entwickelt wird.

Die Studie geht von der gegebenen Wirtschaftsstruktur und den gegebenen Wirtschaftstendenzen in Großbritannien aus. Trotz niedriger Annahmen für ein Wirtschaftswachstum wird eine Steigerung des Lebensstandards für heute noch benachteiligte Schichten der Bevölkerung und eine Steigerung des spezifischen Energiekonsums angenommen. So geht man z. B. von einer Erhöhung der durchschnittlichen Raumtemperatur in England von heute 16° auf 18° Celsius im Jahr 2000 aus.

Dies wird für erreichbar gehalten, weil wesentliche Verbesserungen im technologischen Bereich für möglich gehalten werden und weil ferner für die Einführung energiesparender Techniken sehr kurze Zeiträume angenommen werden. Das Szenario kommt zum Ergebnis, daß der Primärenergieeinsatz des Jahres 2010 etwa dem heutigen Niveau entspricht mit zwischenzeitlich leicht höherem Bedarf.

Die Bundesregierung hat auf breiter Basis die technischen, wirtschaftlichen, organisatorischen und gesellschaftlichen Aspekte der Energieeinsparung und der Nutzung alternativer Energiequellen untersuchen lassen. Auch die in der obengenannten Studie berücksichtigten Ansatzpunkte waren hierbei Gegenstand der Untersuchungen.

So hat die Bundesregierung u. a. folgende umfassende Studien durchführen lassen:

- Programmstudie Sekundärenergiesysteme (KFA Jülich, 1975)
- Auf dem Wege zu neuen Energiesystemen (Dornier System, 1975)
- Technologien zur Einsparung von Energie (Fichtner Studie 1973 – 1978)
- Wirtschaftspolitische Steuerungsmöglichkeiten zur Einsparung von Energie durch alternative Technologien (Meyer-Abich et al., 1978)
- Gesamtstudie Fernwärme (AG Fernwärme, 1977)
- Anpassung des Mesaprovic-Pestel-Weltmodells zur Anwendung auf forschungs- und technologierelevante Fragestellungen aus der Sicht der Bundesrepublik Deutschland (Studie der TU Hannover/ISP, veröffentlicht unter dem Titel „Deutschlandmodell“, Pestel et al., 1978)
- Systemstudie über die Möglichkeiten einer stärkeren Nutzung der Solarenergie in der Bundesrepublik Deutschland (Häfele et al./ IIASA im Auftrag des BMFT, 1979)

Zu vielen Einzelfragen der Umsetzung der relevanten Techniken wurden Konkretisierungen erarbeitet (z. B. „Überwindung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hemmnisse bei der Einführung der Solarenergie“, ISI/Fraunhofer Gesellschaft, Karlsruhe, 1977; „Bauen und Energiesparen, Handbuch für Bauherren, Architekten und Ingenieure“, Herausgeber BMFT, 1979).

Diese Unterlagen sind insgesamt umfassender als die Studien von Leach, weil hier nicht ein einzelnes Szenario, sondern umfangreiche Unterlagen über technische Potentiale, wirtschaftspolitische Handlungsmöglichkeiten und auch über Durchsetzungsprobleme vorliegen.

Darüber hinaus berücksichtigen die wirtschaftswissenschaftlichen Institute bei der Erstellung ihrer Energieprognosen für die Bundesregierung ausgenutzte Energiesparmöglichkeiten sowie solche, bei denen eine Nutzung abzusehen ist.

Die Bundesregierung begrüßt, daß auch die Enquetekommission „Zukünftige Kernenergiepolitik“ des Deutschen Bundestages Entwicklung des Energiebedarfs zu einem Schwerpunkt ihrer Überlegungen machen will.

Die Bundesregierung wird weiterhin die wissenschaftlichen Auseinandersetzungen mit den Möglichkeiten sparsamer Energieverwendung fördern.

Bonn, den 24. September 1979



